



Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid Comfort+ ALLGRIP AGS

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (85 kW/116 PS)

Der Suzuki Vitara gilt als feste Größe auf Deutschlands Straßen. Ende der Achtziger kam er als rustikaler Geländewagen mit drei Türen auf den Markt. In der Vergangenheit gab es ihn unter anderem als Cabrio, Langversion und Grand Vitara. Über die Jahre fanden immer mehr Annehmlichkeiten Einzug, sodass der Japaner spätestens seit 2015 ein SUV mit guten Alltagsqualitäten ist. 2024 bekam die aktuelle Modellgeneration ihr zweites Facelift. Zwei Antriebe stehen zur Wahl: Der 1.4 Boosterjet als 48-V-Mild-Hybrid und der 1.5 Dualjet als Voll-Hybrid – beide Aggregate lassen sich mit einem Allradantrieb kombinieren. Entweder schaltet sich die Hinterachse bei Bedarf selbstständig zu oder wird manuell aktiviert – sogar mit Differenzialsperre. Damit sieht der Vitara nach wie vor nicht nur nach Offroad aus, sondern bringt auch eine gewisse Geländetauglichkeit mit. Die Preise beginnen bei 27.100 Euro – zum Test tritt das Topmodell für mindestens 35.450 Euro an. Serienmäßig an Bord ist im Wesentlichen alles, was man braucht. Aber das träge Bediensystem und die Abstimmung der Fahrerassistenzfunktionen, insbesondere das ACC und der Lenkassistent, können mit den Top-Kontrahenten bei Weitem nicht mithalten. Bewegt werden möchte der Japaner gemütlich bei moderatem Tempo – dann lässt es sich auch mit dem Komfort aufgrund des recht straffen Fahrwerks gut leben und die E-Maschine überbrückt gekonnt die langen Schaltpausen des automatisierten Schaltgetriebes. Ein flotter Fahrstil hingegen treibt den Verbrauch nicht nur schnell in die Höhe, sondern sorgt auch für eine enorme Geräuschkulisse. Ohnehin bremst das träge Getriebe sämtlichen Fahrspaß vehement ein. Die Fahreigenschaften sind aber durchwegs sicher und der Vitara bleibt stets gut beherrschbar. Es ist kein Geheimnis, dass der Japaner technisch in die Jahre gekommen ist. Sein komplett neu entwickelter, voll elektrischer Nachfolger – der e Vitara – steht aber schon in den Startlöchern. Ab Oktober 2025 soll er auf einem vergleichbaren Preisniveau starten. **Konkurrenten:** u. a.: Toyota Yaris Cross, Lexus LBX, Alfa Romeo Junior, Jeep Avenger.

- ⊕ gutes Platzangebot und leichter Einstieg vorn, harmonische Zusammenarbeit von E-Maschine und Verbrenner bei moderatem Fahrstil, sichere Fahreigenschaften
- ⊖ mäßige Verarbeitung, veraltetes Infotainment, hohes Geräuschniveau, träges automatisiertes Schaltgetriebe, Schwächen bei Fahrerassistenzsystemen, happiger Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,2
	Transport	3,1
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität des Vitara mäßig und nach heutigen Standards unpassend, bedenkt man den Testwagenpreis von über 36.000 Euro. Die Karosserieteile an sich sind gut gefertigt, aber bei den Fugen zwischen Blech- und Kunststoffteilen sollte man nicht allzu penibel hinschauen – insbesondere am Heck des Japaners. Aufgrund der fehlenden Türrahmenverkleidungen sind die Schweißnähte der aus mehreren Teilen zusammengefüigten Türrahmen sichtbar. Wirft man die Türen bei geöffneten Seitenfenstern zu, scheppern diese in den Rahmen. Aus der Zeit gefallen wirkt der Blick unter die Motorhaube: Suzuki verzichtet hier auf großzügige Verkleidungen. Der Anblick von unten auf den Vitara ist aus heutiger Perspektive im Vergleich zu den üblicherweise aerodynamisch optimierten Unterböden ebenfalls sehr rudimentär. Leitungen und Kabel sind zwar sicher fixiert, dennoch sind nur die Seiten des Unterbodens sowie ein Teil des Motorraums geschützt. Das Heck ist komplett unverkleidet und gibt den Blick frei auf das lediglich grundierte Blech mit spärlicher Versiegelung von Punktschweißverbindungen. Auch die Bereiche um Kardanwelle und

Auspuffanlage sind frei zugänglich für Steinschlag und Dreck, so dass es hier noch reichlich Optimierungspotenzial zur Steigerung der Langlebigkeit des Japaners gibt. Im Innenraum vertraut man weitgehend auf harten Kunststoff und preisbewusst anmutende Stoffe für Boden und Dachhimmel – bei einem Preis von über 36.000 Euro könnte aber etwas mehr als nur die Oberseite des Armaturenbretts weich gestaltet sein. Bei beherztem Griff an die oft recht nachgiebigen Kunststoffteile mit teils scharfen Kanten lässt sich das eine oder andere Knarzen oder Knacken vernehmen. Insbesondere die Drehschalter in der Mittelkonsole wirken recht wackelig – die Verarbeitung könnte insgesamt sorgfältiger sein.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, den man umständlich einfädeln muss – eine Gasdruckfeder wäre hier deutlich praktischer. Die Seiten des Kofferraums sind mit hartem Kunststoff ausgekleidet, welcher förmlich nach unschönen Kratzern verlangt.

3,2 Alltagstauglichkeit

Im Vitara können vier Erwachsene samt leichtem Gepäck gut unterkommen, die 436 kg Zuladung des Testwagens sind dafür ausreichend. Mit der optionalen (abnehmbaren) Anhängerkupplung für knapp 640 Euro darf der Japaner bis zu 1,2 Tonnen schwere Anhänger ziehen, vorausgesetzt sie verfügen über eine eigene Bremse; fehlt diese, sind nur magere 400 kg zulässig. Die Stützlast darf bis zu 75 kg betragen, womit üblicherweise auch einem Fahrradträger mit zwei E-Bikes nichts im Wege steht. Auf der serienmäßigen Dachreling sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Basierend auf dem Ecotest-Verbrauch von 6,4 l pro 100 km kommt das kompakte SUV mit seinem 47-Liter-Tank etwa 730 km weit. Im Großstadtschungel eckt man mit den moderaten Außenmaßen von 4,19 m Länge und 2,03 m Breite nicht so schnell an, auch wenn der Wendekreis von 11,3 m noch etwas kleiner ausfallen könnte. Die

Tankklappe wird umständlich über einen Hebel unter dem Fahrersitz geöffnet – auch hier merkt man dem Vitara sein fortgeschrittenes Alter an.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne liegt nur ein Reifenreparaturset unter dem Kofferraumboden bei. Ist dieser voll beladen, wird die Zugänglichkeit erschwert. Zudem kann dies nur bei kleinen Reifenschäden weiterhelfen. Immerhin kann man über das Zubehör-Sortiment ein Reserveradkit inklusive Notrad für knapp 300 Euro ordern. Dann sind neben dem Bordwerkzeug auch ein Wagenheber und Radmutternschlüssel mit dabei. An der Zapfsäule sollte man aufmerksam sein, denn einen Fehlbetankungsschutz hat der Suzuki nicht zu bieten.

2,9 Licht und Sicht

Die Abmessungen der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umgebenden Verkehr gut im Blick. Die Rundumsicht im japanischen SUV ist insgesamt zufriedenstellend: Mit Ausnahme der breiten D-Säule und der damit einhergehenden schlechten Sicht nach schräg hinten gibt es wenig Grund zu klagen. Der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer ist angemessen, nur oben rechts bleibt ein Teil der Scheibe aufgrund der Wischerkonstruktion unberührt. Unschön, aber für den Fahrer weniger störend, ist das Wasser, welches bei höherem Tempo zwischen den Wischern über das Sichtfeld des Beifahrers getrieben wird. Die für alle Ausstattungslinien serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten hell, aber nicht besonders gleichmäßig. Das Abblendlicht wirft einen fleckigen Lichtteppich auf die Fahrbahn und wird um das Fernlicht ergänzt, welches gebündelt zusätzlich den Fernbereich vor dem Vitara ausleuchtet. Nicht mehr zeitgemäß, insbesondere bei sehr hellen LED-Scheinwerfern mit großem Blendungspotenzial, ist die manuelle Leuchtweitenregulierung mittels Rädchen links in der Armaturentafel.

⊕ Parksensoren rundum sind in der Ausstattung Comfort+ Serie und die frei liegende Rückfahrkamera ist bei allen Ausstattungslinien dabei. Eine 360°-Variante hingegen gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Der Innenspiegel ist ab Ausstattungslinie Comfort automatisch abblendend ausgeführt.

⊖ Der statische Fernlichtassistent steuert das Fernlicht träge und blendet erst recht spät ab, sodass man im Alltag durch Lichthupe des Gegenverkehrs auf die enorme Blendwirkung des LED-Fernlichts hingewiesen wird. Zudem ist eine Scheinwerferreinigungsanlage nicht im Programm, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung aufgrund eines verschmutzten Scheinwerfers beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Kurven- oder Abbiegelicht sind generell nicht verfügbar. Zwar sind die Außenspiegel recht groß, ein asphärischer Bereich und eine automatische Abblendfunktionalität fehlt jedoch bei beiden. Ist der Warnblinker eingeschaltet, kann keine Fahrtrichtung mehr mittels Blinker angezeigt werden, was beispielsweise beim Erreichen eines Stauendes ein erhöhtes Gefahrenpotenzial zur Folge hat.

2,6 Ein-/Ausstieg

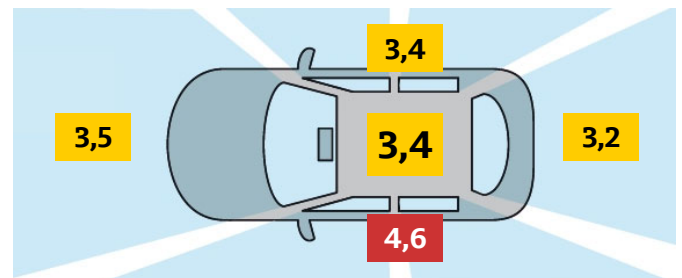
Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz etwa 56 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) wie auch hinten recht einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein- bzw. Aussteigen etwas. Die beiden Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt, sie



Dank der erhöhten Sitzposition ist die Sicht auf den Verkehr gut. Die Rundumsicht ist durch die breiten D-Säulen nach schräg hinten etwas erschwert. Verbesserungspotenzial gibt es bei Abblend- und Fernlicht.

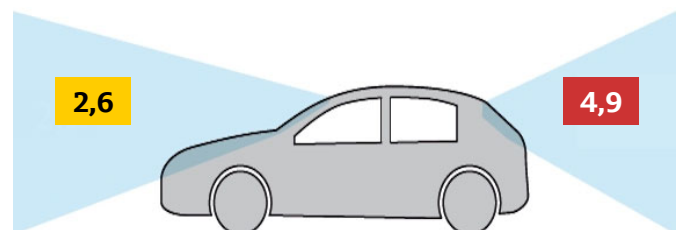
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



können die leichten Türen auch an Steigungen vorne und hinten in zwei Stufen sicher offenhalten. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen - der Fahrer muss aber ohne einen solchen Griff auskommen.

⊖ Das serienmäßige, schlüssellose Zugangssystem wird rudimentär mittels Knöpfen sowohl an den vorderen Türgriffen als

auch an der Kofferraumklappe bedient. Mithilfe eines Reichweitenverlängerers lässt sich das System überlisten und bietet damit einen ungenügenden Diebstahlschutz.

Weiterführende Informationen finden Sie unter www.adac.de/keyless.

3,1 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 290 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 465 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 670 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.195 l Volumen zur Verfügung.

⊖ Zugunsten der Batterie für das Hybrid-System ist der doppelte Ladeboden entfallen, wodurch 85 l Stauraum verloren gehen. Der Bereich um die Batterie wird von einer Styroporeinlage für die Unterbringung von Pannenset und Co. gefüllt.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen – gehalten wird sie über Gasdruckfedern. Ein elektrischer Antrieb ist aber nicht lieferbar. Etwa ab 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der geöffneten Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt mit etwa 72 cm ziemlich hoch über der Straße. Dafür fällt die Bordwand nach innen nur um einen vernachlässigbaren Zentimeter ab, was das Ein- und Ausladen schwerer Gegenstände erleichtert. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Zudem steht eine 12-V-Steckdose auf der rechten Seite zur Verfügung. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein weitgehend ebener Kofferraumboden, die Lehnen steigen nur leicht an.

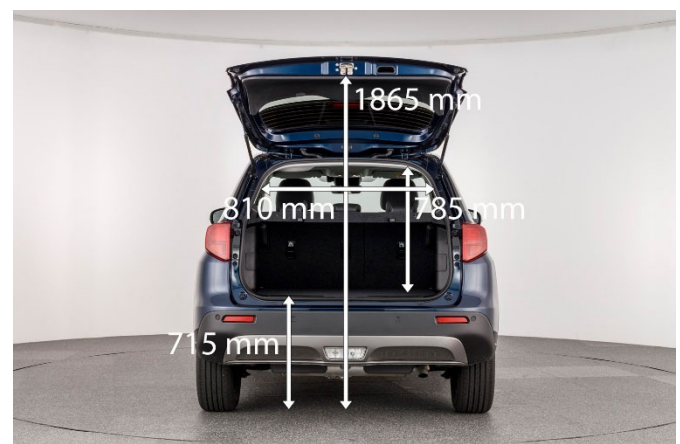
⊖ Das Ladeabteil wird bei Dunkelheit nur schwach von einer Leuchte an der rechten Seite erhellt. Mittels Kippschalter kann die Leuchtfunktion beim Öffnen der Heckklappe deaktiviert werden. Durch den Wegfall des doppelten Ladebodens gibt es keine Verstaumöglichkeit mehr für die Hutablage.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine zusätzliche praktische Durchlademöglichkeit gibt es nicht. Die Lehnen kann man nur vom Fahrgastraum aus oben entriegeln, Hebel im Kofferraum dafür sind nicht verbaut. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man unbedingt auf die Gurte achten, um diese nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Zwei kleine Ablagen



Das Spektrum des Kofferraumvolumen reicht von 290 bis zu maximal 1.195 Litern und wird im Vergleich zur Mild-Hybrid-Variante durch die Batterie unter dem Ladeboden eingeschränkt.



Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format - die mit knapp 72 cm recht hohe Ladekante erschwert jedoch das Be- und Entladen. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Eine praktische 12-V-Steckdose ist vorhanden.

links und rechts sowie praktische Haken für Einkaufstüten sorgen für Ordnung im Kofferraum.

⊖ Ein Gepäcknetz ist wegen der Batterie unter dem Kofferraumboden nicht montierbar, denn die Befestigungspunkte befinden sich auf der nicht mehr nutzbaren unteren Ladebodenebene.

3,1 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Die grundlegende Bedienung des Vitara lässt sich schnell erlernen und man findet sich leicht zurecht - hier kommt dem Japaner sein fortgeschrittenes Alter zugute: Allzu viele Einstelloptionen gibt es nicht und die Tasten sind in der Regel sinnvoll platziert. Das Lenkrad wird manuell eingestellt, starten lässt sich der Japaner per Tastendruck rechts neben dem Lenkrad und der Automatik-Wählhebel liegt angenehm erreichbar in der Mittelkonsole. Die Handbremse wird klassisch manuell gezogen. Fahrer- und Beifahrersitz stellt man auch manuell ein – die Lehnen allerdings nur stufenweise. Der unbeleuchtete Drehschalter für das Licht im Blinkerhebel ist nicht optimal, ebenso wenig die sehr tief angeordnete, aber gut bedienbare Klimateinheit, welche jedoch nach einer starken Blickabwendung verlangt. Dass die Tasten des Klima-Bedienpanels auf einer Höhe angeordnet sind, trägt nicht grade zur blinden Bedienbarkeit bei; genauso wenig wie die Mode-Taste zur Einstellung der Luftverteilung, welche mehrfach gedrückt werden muss, bis die Wunscheinstellung gefunden ist. Die Sitzheizung wiederum lässt sich narrensicher mittels Kippschalter in der Mittelkonsole bedienen. Die meisten Schalter und Knöpfe sind beleuchtet - Illuminationen für die Fensterheberschalter gibt es aber nur für die Fahrertür. Sowohl in der ersten als auch zweiten Reihe gibt es Leseleuchten, aber keine zentrale Lichtquelle. Die Tasten links unten am Armaturenbrett sind teilweise vom Lenkrad verdeckt, werden aber in der Regel nur selten benötigt. Mit dem Drive Mode Select-Schalter in der Mittelkonsole lassen sich die Fahrmodi wählen - was sich aber hinter den Modi verbirgt, erschließt sich einem nicht auf Anhieb. Hierzu sollte man das sehr dicke Handbuch im Handschuhfach konsultieren – im Infotainment ist jenes nicht integriert.

⊕ Bei allen Türen inklusive des Kofferraums und der Frontklappe wird der Fahrer über einen geöffneten Zustand informiert. Ein digitales Kombiinstrument ist für den Japaner nicht erhältlich, was jedoch kein Nachteil ist. Die klassischen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar.

⊖ Grundsätzlich verfügt das recht tief platzierte neun-Zoll-Display des Infotainments über eine inhaltliche Dreiteilung: Navigation, Fahrzeug und Audio. Ein Teil der Fahrzeugeinstellungen lassen sich am Zentralsdisplay einstellen,

3,0 Multimedia/Konnektivität

Das Multimediaangebot des Japaners ist überschaubar. Ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage und DAB+-Empfang ist serienmäßig dabei, ebenso die 12-V-Buchse und der USB-Anschluss in der Mittelkonsole u. a. zur Datenübertragung. Kabellos bietet der Vitara die Möglichkeit das Smartphone via Apple CarPlay und Android Auto mit dem Fahrzeug zu verbinden. Auch das



Aufgrund des fortgeschrittenen Alters des Vitaras findet man sich schnell zurecht im klassisch eingerichteten Cockpit, solange es um Grundfunktionen geht. Die Bedienung über den Dreh-Drück-Stab neben dem Kombiinstrument und das träge Infotainment weisen deutliche Schwächen bei der Handhabung auf.

der Rest jedoch muss über einen wenig intuitiv, neben dem Kombiinstrument platzierten, sehr dünnen Dreh-Drück-Stab erledigt werden. Damit muss man sich durch klein beschriftete Menüs hangeln, die noch teils schlecht ins Deutsche übersetzt sind und viele Abkürzungen beherbergen, welche man ohne Blick ins Handbuch kaum errät. Hinzu kommt, dass sich das Menü nur im Stand bedienen lässt – sobald man sich in Bewegung setzt und nicht mit der Konfiguration fertig war, geht der Einstellfortschritt verloren. Die Bedienung des Infotainments abseits der obersten Menüebene fällt unübersichtlich und träge aus – hier wird sichtbar, dass das Grundsystem in die Jahre gekommen ist. Ebenso lassen einen hier und da wirre Bezeichnungen oder missverständliche Übersetzungen grübeln. Die Lautstärke lässt sich nur umständlich über Sensortasten einstellen, Drehregler oder sonstige mechanische Tasten gibt es rund um das Touchdisplay nicht. Lediglich das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen ohne Automatik auskommen. Ohnehin lassen sich die Fenster per Fernbedienung weder öffnen noch schließen.

danach kommt die Überraschung mit einer Kette an Reaktionen. Nutzt man das Display in Kombination mit dem gekoppelten Smartphone, läuft es wesentlich flüssiger – ohnehin ist die Routenplanung mittels Smartphone vorzuziehen, denn die prognostizierten Reisezeiten des Serien-Navis sind oft fernab der Realität. Der Comfort+-Ausstattung ist das Soundsystem mit sechs Lautsprechern vorbehalten, die günstigeren Linien müssen sich mit der vier-Lautsprecher-Variante begnügen. Das Audioerlebnis hält sich aber selbst mit den sechs Boxen in Grenzen. Drei Jahre lang nach Kauf ist der Konnektivitätsdienst „Suzuki Connect“ dabei, womit

sich per Smartphone Fahrzeuginformationen abrufen und Befehle senden lassen, wie z. B. das Verriegeln des Wagens oder Einschalten der Scheinwerfer.

⊖ Die Sprachsteuerung im Vitara ist veraltet und beherrscht nur eine kleine Variation an expliziten Befehlen, wodurch sie nach heutigem Standard kaum einen Mehrwert bietet. Für das Smartphone ist keine induktive Lademöglichkeit erhältlich. Systemaktualisierungen lassen sich generell nur per USB einspielen – over-the-air (OTA) ist der Japaner nicht updatefähig.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut - die Beinfreiheit reicht für über 1,90 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus und genügt knapp 1,95 m groß Gewachsenen. Das Raumgefühl ist angenehm, auch wenn die Innenbreite insgesamt gesehen nur

durchschnittlich ist. Das elektrische Panorama-Glasschiebedach mit Sonnenblende ist beim Comfort+ serienmäßig und macht den Innenraum heller.

3,5 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht ganz so großzügig zu, für ein SUV der Kleinwagenklasse aber nicht verwunderlich. Die Beinfreiheit reicht für gut 1,85 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Für die Köpfe wird es ab rund 1,80 m eng. Durch das bis nach hinten reichende Panorama-dach und die im Vergleich zur ersten Reihe leicht höhere Sitzposition geht etwas Kopffreiheit verloren.



Die Beinfreiheit im Fond des Kleinwagen-SUVs reicht für Personen bis 1,85 m Größe, limitierender ist die Kopffreiheit, welche für 1,80 m große Insassen ausreicht.

3,7 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längs- bzw. Neigungseinstellung oder gar ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen, links neben dem Lenkrad ein offenes Fach und vor dem Gangwahlhebel gibt es eine Ablage für Kleinkram. Die vorderen Türfächer sind groß genug, um sogar 1,5-l-Flaschen aufnehmen zu können. Einen praktischen Brillenhalter gibt es im Dachhimmel. Die beiden Becherhalter in der Mittelkonsole sind sehr simpel ohne Haltenasen oder Verstellmöglichkeit gestaltet und halten daher nicht jeden Getränkebehälter ausreichend fest. Hinten stehen keine Becherhalter zur Verfügung, auch gibt es

keine klassischen Türfächer, sondern nur große Flaschenhalter; diese können aber große 1,5-l-Flaschen aufnehmen. Das Handschuhfach ist recht klein und nicht abschließbar oder klimatisiert, aber zumindest beleuchtet.

3,4 KOMFORT

3,3 Federung

Der Vitara verfügt über ein recht straffes Standard-Fahrwerk ohne elektronische Regelung. Im Stadtverkehr fällt die straffe Abstimmung insbesondere bei Fahrbelagswechseln oder Einzelhindernissen wie Gullydeckeln auf, welche deutlich an die Insassen weitergereicht werden. Das Überfahren von Kopfsteinpflaster wird ebenso merklich mit den Insassen geteilt. Überland und auf der

Autobahn ist der Federungskomfort etwas besser und der Japaner liegt ruhiger auf der Fahrbahn. Auffällig bei der Überfahrt von Querhindernissen wie Fahrbahnschwellen ist die deutlich steifere Hinterachse: Die Vorderachse schluckt wesentlich besser Unebenheiten, wohingegen das Heck mäßig anspricht. Es ist denkbar, dass Suzuki dem 1.5er Voll-Hybriden mit der Batterie unter dem

Kofferraum im Gegensatz zum 1.4er Mild-Hybriden steifere Federn an der Hinterachse spendiert hat.

3,5 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem und hoch, hat aber bei Kurvenfahrten eher überschaubaren Seitenhalt, weil die Polsterung der Seitenwangen recht nachgiebig gestaltet ist. Die Armauflagen sind nur in den vorderen Türen gepolstert, hinten leider unangenehm hart. Oben auf der harten Türverkleidung lassen sich die Arme weder vorn noch hinten bequem ablegen. Die Mittelarmlehne vorn kann nur in der Länge eingestellt werden, hinten wird generell keine angeboten. Nur ausreichenden Komfort und

kaum Seitenhalt bietet die wenig konturierte Rückbank. Der mittlere Sitz eignet sich aufgrund der schmalen Abmessungen und harten Polsterung lediglich für kurze Strecken. Vorn wie hinten können die Kopfstützen in der Höhe eingestellt werden, längs lässt sich nichts anpassen.

⊖ Nur der Fahrersitz verfügt über eine SitzhöhenEinstellung. Weder Lordosenstütze noch Beinauflage und Sitzneigung lassen sich beim Vitara einstellen.

3,6 Innengeräusch

Im Vitara wird es bei höheren Geschwindigkeiten laut - die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche sind merklich und der Antrieb akustisch präsent, sodass sich im Testwagen bei konstanten 130 km/h ein Innengeräuschpegel von hohen 70,2 dB(A) ergibt. Bei niedrigen Motorlasten und Geschwindigkeiten sind die Geräusche durch den Antriebsstrang angenehm unauffällig: Der Verbrenner läuft kultiviert bzw. gar nicht, wenn der E-Antrieb des Vitara mit leisem Fiepen zu Werke geht. Fordert man Leistung, wird

der Vierzylinder spätestens bei 3.000 Touren deutlich hörbar, wirkt dabei angestrengt und nervt auf Dauer. Nicht nur hier fällt die sparsame Dämmung der gesamten Karosserie negativ auf. Auch Steinchen klappern deutlich in den Radkästen und man hat manchmal ob der Geräuschkulisse das Gefühl, dass der Vitara irgendwo offen ist. Die Windgeräusche tragen spätestens auf der Autobahn wesentlich zur Gesamtakustik bei.

3,3 Klimatisierung

Der Vitara besitzt serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik mit Pollenfilter. Die Luftmenge aus den vorderen Düsen kann man nicht unabhängig von der Richtungseinstellung regulieren und die Fondinsassen müssen komplett auf Düsen verzichten – nicht einmal unter den Vordersitzen gibt es welche. Entscheidet sich das Antriebssystem dafür, rein elektrisch zu fahren bzw. den Verbrenner auszuschalten, wird die Lüftungsintensität automatisch

abgesenkt. Der Innenraum kühlt dann auch allmählich aus bei frischen Außentemperaturen, denn es kommt kein heißes Kühlwasser vom Motor für die Heizung mehr nach. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist serienmäßig an Bord. Auch abgedunkelte hintere Scheiben ab der B-Säule bringt das kompakte SUV ab Werk mit. Eine Lenkradheizung ist hingegen aber generell nicht zu haben.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen

Unter der Haube des Vitara werkelt ein Vierzylinder-Otto-Sauger mit 1,5 l Hubraum, 16-Ventiltechnik und variabler Ventilein- und Auslasssteuerung. Er leistet 75 kW (102 PS) und wird von einem Elektromotor mit 24 kW (33 PS) an der Vorderachse unterstützt. In Summe liegt die Systemleistung des Hybrid-Systems bei 85 kW (116 PS). Mithilfe der E-Maschine kann der Japaner außerdem voll elektrisch fahren oder Strom erzeugen, um die 140-V-Lithium-Ionen-Batterie unter dem Kofferraum zu laden. Die Fahrleistungen fallen nur durchschnittlich aus – Fahrspaß kann der Antrieb nicht so recht bieten. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h braucht der Vitara befriedigende 7,8 s und von 80 auf 120 km/h vergehen mäßige 10,6 s – Überholmanöver bedürfen also etwas

Planung. Recht flott wiederum gelingt das Einfädeln in den Verkehr: Um von 15 auf 30 km/h zu kommen, braucht der Japaner 1,4 s. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Suzuki nicht an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h.

⊖ Zügig aus dem Stand kommt man mit dem Vitara insbesondere bei abgeschaltetem Motor nicht los; da braucht er seine Zeit, um den Verbrenner zu starten und die passende Fahrstufe einzulegen. Geht man den Ampelstart nicht ganz so ambitioniert an, fährt er zumindest gemächlich elektrisch an. Hier spielt offenbar das automatisierte Schaltgetriebe und dessen Steuerung eine wesentliche Rolle und drosselt das Temperament des Saugers merklich.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufruhe des Vierzylinders gefällt insgesamt. Vibrationen lassen sich vorrangig an der Pedalerie wahrnehmen bei hohen Drehzahlen oder im Bereich zwischen 3.000 – 4.000 U/min, störend sind sie aber nicht. In puncto Leistungsentfaltung zieht der kleine

Motor gleichmäßig bis in hohe Drehzahlen, wenn auch mit wenig Temperament. Kurz vor der Drehzahlgrenze geht ihm dann aber die Luft aus. Das Ansprechverhalten überzeugt nicht so recht – das Hybrid-System hängt eher träge am Gas.

2,8 Schaltung/Getriebe

Die Leistung des Hybridsystems wird beim Vitara an ein automatisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe weitergegeben und schließlich an alle vier Räder übertragen. Vier verschiedene Fahrmodi (Auto, Sport, Snow, Lock) lassen sich insgesamt wählen, wobei je nach Bedarf Antriebsleistung variabel an die Hinterräder übertragen wird. Der Modus „Snow“ kommt einem starren Allradsystem gleich, hier kann zusätzlich (bis 60 km/h) die Differenzialsperre eingelegt werden. Aufgrund der langen Schaltpausen des Getriebes wird die Zugkraftunterbrechung bei moderater Beschleunigung zuverlässig von der E-Maschine geschlossen – bei niedrigem Tempo und gespitzten Ohren lässt sich das Fiepen der Elektrik auch leise hören. Ohnehin ist den Japanern die Abstimmung des Wechsels zwischen Verbrenner- und E-Betrieb gut gelungen. Fordert man den Hybriden, sieht die Situation anders aus: Die schwache E-Maschine schafft es beim Durchbeschleunigen nicht mehr, die Schaltpausen mit ausreichend Drehmoment zu füllen, was die Insassen bei jedem Gangwechsel nicken lässt. Ohnehin findet das Getriebe zwar beim Kickdown die richtige Gasse auf Anhieb, dreht die Gänge aber oft viel zu hoch aus, verharrt lange in

den hohen Drehzahlen und strapaziert damit unnötig das akustische Ambiente. Dafür lassen sich die Gänge mit den Schalt paddeln am Lenkrad manuell wechseln – Gangempfehlungen werden dann ebenfalls im Kombiinstrument angezeigt. Das Schalt schema des Gangwahlhebels ist selbsterklärend und die Gangabstufungen sind passend für die Charakteristik des Antriebs gewählt. Ein weiterer, länger übersetzter Gang wäre aber insbesondere auf der Autobahn hilfreich, denn bei 130 km/h ist der Motor mit seinen 3.250 Touren bereits akustisch permanent präsent. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe gelingt flott. Falls man im Eifer des Gefechts den Wählhebel zu schnell betätigt, schützt sich das Getriebe selbst, indem es temporär die Neutral-Stufe einlegt. Mit dem automatisierten Getriebe ist es jedoch nicht möglich, fein mit der Bremse dosiert zu kriechen: Entweder kuppelt das Getriebe ein und man gewinnt an Geschwindigkeit oder es kuppelt aus und man hält an. Dafür sind die Bergan- und -abfahrlilfe Serie - eine Autohold-Funktion ist jedoch nicht zu haben.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Dem Vitara hat Suzuki ein sicheres Fahrwerk verpasst: Er fährt ordentlich geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Das kompakte SUV reagiert erwartungsgemäß mit deutlichen Aufbaubewegungen auf Lenkimpulse, lässt sich aber einwandfrei beherrschen und beruhigt sich auch rasch wieder. In schnell durchfahrenen Kurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen - überschüssiges Tempo baut der Japaner gut kontrollierbar über die Vorderräder ab. Das problemlose Fahrverhalten zeigt der Suzuki ebenso im ADAC Ausweichetest. Hier

durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar ohne Lenkungsverhärten. Die ESP-Eingriffe erfolgen effektiv und rechtzeitig, das SUV lässt sich nicht wirklich aus dem Konzept bringen. Möchte man den Ausweichetest möglichst dynamisch durchfahren, lässt sich wie erwartet nicht allzu viel holen – er schmiert dann einfach nur über die Räder und das ESP müht sich, um das SUV auf Kurs zu halten. Dank des Allradantriebs in Kombination mit dem trägen Getriebe, hat die Traktionskontrolle nicht viel zu tun, der Vitara ist damit auch im Winter schlupfarm unterwegs.

3,0 Lenkung

Die Lenkung des Vitara ist recht gefühllos und vermittelt wenig Rückmeldung über das Haftungs niveau der Vorderreifen. Mit drei Umdrehungen vom rechten- zum linken Lenkanslag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, aber immer noch ausreichend, um das kompakte SUV zügig über die Landstraße zu zirkeln.

Bei geringem Tempo fallen die schwache Zentrierung und das Kleben der Lenkung negativ auf. Hier lässt sich die Nulllage nicht er fühlen und das Lenkrad stellt nicht vollständig in die Mitte zurück, was permanentes Korrigieren erfordert. Außerorts wird die

Zentrierung besser und das Kleben tritt in den Hintergrund, sodass sich der Vitara dann recht leichtfüßig bewegen lässt.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Vitara durchschnittlich 36,3 m - ein nur befriedigender Wert. Immerhin spricht die Bremse ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren. Auffällig beim schnellen Tritt auf das Pedal ist die hohe Dämpfung, welche im ersten Moment einiges an Pedalkraft und damit Bremspotenzial schluckt.

2,2 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Zum Testzeitpunkt (03/2025) lagen keine gültigen Ergebnisse des Euro NCAP-Tests vor.

⊕ Die Fahrerassistenzausstattung des Vitara ist umfangreich. Er bringt einen Notbremsassistenten samt Abstands- und Kollisionswarnung mit, der dank der Kombination aus Frontkamera und -radar bis Tempo 180 km/h (bei Fußgänger und Radfahrer bis Tempo 80 km/h) noch warnt und autonom bremst. Kreuzungen werden vorausschauend überwacht, wie auch der Querverkehr beim rückwärtigen Ausparken. Ein Tempomat allein ist nicht verfügbar, die automatische Distanzregelung ACC ist jedoch serienmäßig an Bord. Ebenso bekommt man einen automatischen Geschwindigkeitsbegrenzer aufpreisfrei mitgeliefert wie auch einen Spurwechselassistenten, welcher den Bereich bis zu 50 m hinter dem Vitara überwacht. Der Lenkassistent, die Verkehrszeichenerkennung und die Zustandsüberwachung des Fahrers mittels Kamera ergänzen die umfangreiche Serienausstattung. Bei einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage eingeschaltet, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen. Die Reifendrucke werden von Sensoren einzeln überwacht.

⊖ Das träge ACC bremst bereits sehr frühzeitig, wenn man sich einem langsameren Fahrzeug allmählich nähert. Wechselt man auf der Autobahn dann schnell auf die Überholspur, verzögert der Vitara trotzdem weiter, sodass sich der Folgeverkehr durchaus berechtigt über die Bremsleuchten auf der linken Spur wundern darf. Erst spät bekommt der Japaner die freie Fahrt mit und beschleunigt dann mit lautem Getöse und vergisst nach Erreichen des Zieltempos auch mal hochzuschalten. Schaltet man dann genervt bei Tempo 150 km/h (4.500 U/min) manuell in den sechsten Gang, bricht das ACC ab. Ebenfalls nervig sind die Fehldeutungen des ACC und damit einhergehenden Bremsrucke z. B. in Linkskurven auf der BAB, wenn man selbst auf der rechten Spur fährt und das ACC gerade abfahrende Verkehrsteilnehmer fälschlicherweise als auf der eigenen Spur befindlich erkennt. Ebenfalls deutliches Verbesserungspotenzial gibt es beim

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Lenkassistenten. Je nach Situation arbeitet dieser mehr oder weniger zuverlässig und es fällt schwer dem Vitara glaubhaft zu machen, dass man auch wirklich die Hände am Steuer hält.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Neben Front- und Seitenairbags vorn bringt der Vitara auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Den Knieairbag für den Fahrer gibt es seit dem zweiten Facelift nicht mehr – für den Beifahrer gab und gibt es ohnehin keinen. Die Kopfstützen vorn bieten Insassen bis 1,95 m Körpergröße guten Schutz, hinten immerhin noch für bis 1,70 m große Personen. Insassen vorn werden aktiv ermahnt, sich anzugurten; hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und es ertönt eine Warnung, wenn sich jemand auf der Rückbank während der Fahrt abschnallt. Falls man den Kofferraum des Vitaras bis zum Dach

Unterm Strich fühlt man sich bei Nutzung der teilautonomen Funktionen früher oder später als Verkehrshindernis und schaltet die Systeme dann doch lieber aus.

hoch beladen möchte, gibt es im Zubehör ein Trenngitter, um die Insassen vor herumfliegenden Gepäckstücken schützen zu können.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht - dort sind sie im Notfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist. Auch an stabilen Verzurrösen mangelt es im Kofferraum des Suzukis: Es gibt nur zwei schwache Ösen auf Höhe der Rückleuchten im Kofferraum.

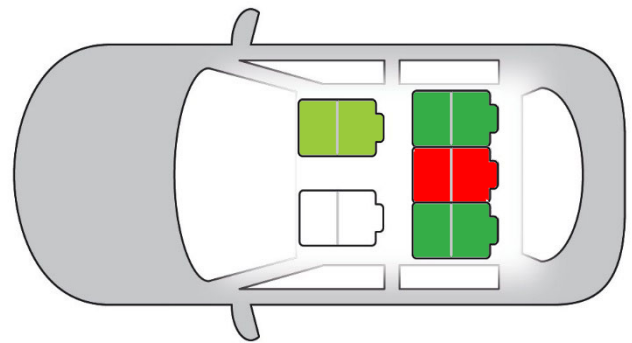
2,8 Kindersicherheit

Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Vitara sicher installieren - zwei auf der Rücksitzbank und einer auf dem Beifahrersitz. Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang, die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen sowie Ankerhaken und haben darüber hinaus eine i-Size-Freigabe. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, kann man den jeweiligen Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben. Eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf ist wie grundsätzlich immer empfohlen. Auf dem Beifahrersitz gibt es kein Isofix, entsprechend lassen sich hier Sitze nur mit dem Gurt fixieren. Den Airbag kann man über einen Schlüsselschalter deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Hinten in der Mitte sind Kindersitze laut Suzuki sowieso nicht zulässig – die Gurtgeometrie wäre ohnehin auch nicht geeignet.

⊖ Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein wirksamer Einklemmschutz. Die Kindersicherung in den Fondtüren ist über

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

den kleinen Hebel zu leicht bedienbar und kann auch von Kindern manipuliert werden.

2,8 Fußgängerschutz

Die Vorderkante der Front sowie der Bereich der A-Säulen des Suzukis sind nicht ausreichend entschärft, der mittlere Bereich der Motorhaube zeigt sich dagegen recht nachgiebig. Ein Notbremsassistent samt Personenerkennung zu Fuß oder auf dem Fahrrad (bis 80 km/h) ist serienmäßig an Bord. Bei Geschwindigkeiten unter 23 km/h und rein elektrischer Fahrt gibt der Vitara Geräusche von sich, um Passanten zu warnen.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2

Der Kraftstoffverbrauch des Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid mit Allradantrieb und automatisiertem 6-Gang-Schaltgetriebe liegt im ADAC Ecotest bei für einen Vollhybriden recht hohen 6,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 165 g pro km, die ihm 28 der erreichbaren 60 Punkte in der Kategorie CO₂ des Ecotests einbringt. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,2 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei hohen 8,4 l Super pro 100 km. Bei moderatem Tempo kann man den Vitara also recht sparsam fahren – insbesondere, wenn man nur behutsam beschleunigt und verzögert. Dann kann das Hybridsystem seine Stärken ausspielen, indem es mit der zurückgewonnenen Bremsenergie kurze Distanzen rein elektrisch zurücklegt und dabei den Verbrenner abschaltet. Auf der Autobahn und bei hoher Last bringt das Hybridsystem im Sinne der Verbrauchseinsparung aber nicht mehr viel – ganz im Gegenteil, man schleppt die rund 70 kg zusätzliche Masse der Technik permanent mit. Der Vergleich zum Vitara mit 1.4 Boosterjet-Aggregat inklusive 48-V-Hybridsystem und 6-Gang-Handschriftung, welcher sich vor vier Jahren im ADAC Ecotest beweisen musste, zeigt, dass tatsächlich die Vorteile des Antriebskonzepts nur bei moderatem Tempo punkten: In der Stadt werden

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,2		
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße	5,6		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn			8,4
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch	6,4		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

im Vergleich 0,5 l Super weniger verbraucht, außerorts sind es nur noch 0,2 l weniger und auf der Autobahn sogar 0,4 l mehr.

2,6 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas des nach Euro 6e-Norm eingestuftten Vitara 1.5 Dualjet Hybrid sind weitgehend gering, allerdings ergibt sich ein deutlich erhöhter CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus. Das kostet Punkte im ADAC Ecotest in der

Kategorie Schadstoffe, sodass der Japaner nur 34 von 50 Punkten erhält. Damit landet er insgesamt bei 62 Zählern und nur drei Sternen im Ecotest.

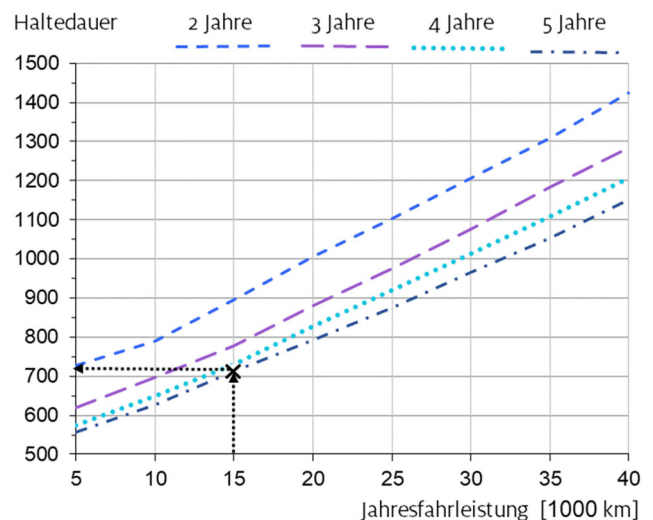
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die Preise für den Vitara beginnen bei 27.100 Euro. Für den 1.5er-Vollhybrid mit Frontantrieb werden mindestens 31.400 Euro fällig. Der Testwagenpreis in der höchsten Ausstattungslinie und Allradantrieb liegt bei 36.450 Euro. Ein stolzer Preis für ein Kleinwagen-SUV, trotz der gebotenen Serienausstattung. Für dieses Geld dürfte man aber schon etwas mehr Materialqualität und eine insgesamt bessere Wertigkeit erwarten. Zumal der Vitara merklich alles andere als taufrisch ist. Für das getestete Modell kann man neben der Lackierung praktisch keine Extras ab Werk bestellen. Nur ein paar Dinge wie eine Anhängerkupplung sind beim Händler nachrüstbar. Die Einstufung für die Haftpflichtversicherung fällt mit Typklasse 14 günstig aus, auch die Kasko Einstufung ist mit Klasse 19 (Teilkasko) bzw. 20 (Vollkasko) immer noch in vertretbarem Rahmen. Die Kfz-Steuer beträgt recht bescheidene 96 Euro pro Jahr. Suzuki gibt drei Jahre Garantie bis maximal 100.000 Kilometer allgemein auf den Vitara und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 711 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Vitara 1.5 Dualjet Hybrid Comfort AGS	Vitara 1.5 Dualjet Hybrid Comfort ALLGRIP AGS	Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Club	Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Comfort ALLGRIP
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1462	4/1462	4/1373	4/1373
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	85 (116)	95 (129)	95 (129)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.	n.b.	235/2000	235/2000
0-100 km/h [s]	12,7	n.b.	9,5	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,0 l S	5,6 l S	5,3 l S	5,4 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	113	127	119	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/19	14/20/19	17/20/21	14/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	66	94	76	98
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	654	685	619	651
Preis [Euro]	31.400	33.250	27.100	30.250

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	4,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	217/502/896
• Dachlast/Anhängelast [kg]	56/900
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,43
Herstellungsland	Ungarn
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
Vollhybrid (4-Zylinder-Benziner/E-Motor), Euro 6e	
Hubraum	1.462 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	127 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A./k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.185/1.775/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	289/1.046 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Ungarn, Esztergom

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,8 s
Elastizität 60-100 km/h	n.b.
Drehzahl bei 130 km/h	3.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,6/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	142 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.334/436 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/670/1.195 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	77 Euro
Fixkosten	97 Euro	Wertverlust	390 Euro
Monatliche Gesamtkosten	711 Euro		
Steuer pro Jahr	96 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/19		
Basispreis Vitara 1.5 Dualjet Hybrid Comfort+ ALLGRIP AGS	35.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 07.11.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.920 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5)

gut (1,6 – 2,5)

befriedigend (2,6 – 3,5)

ausreichend (3,6 – 4,5)

mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (1-Zone)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL			
AUTOTEST (ohne Autokosten)			2,8
AUTOKOSTEN			2,5
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	2,8
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	3,0
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	3,0
Innenraum	3,1	Sicherheit	2,2
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,7	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	3,4	Verbrauch/CO2	3,2
Federung	3,3	Schadstoffe	2,6
Sitze	3,5		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	3,3		

Stand: Mai 2025
Test und Text: Willy Roßmeier